FAYMONVILLE GROUP

GO TO THE MAX

News magazine by the Faymonville Group - N° 33 - 01/2022



Mammoet entame une collaboration avec Cometto

20 Déplacement aisé d'équipements de levage

30 MAX600 avec surface de chargement décalée

38 Le nouveau BladeMAX1000

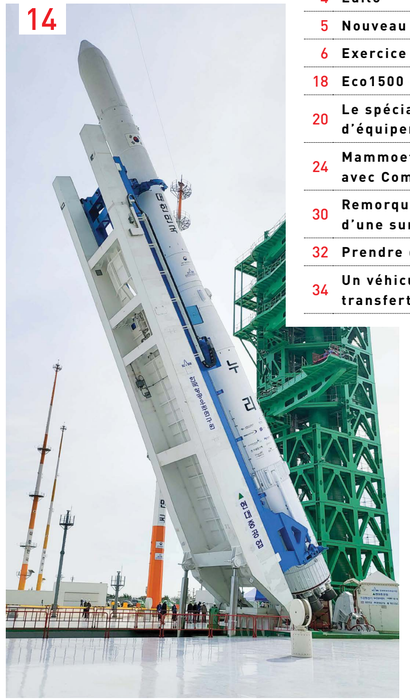
Un pont comble le vide





Le nouvel adaptateur pour pale d'éolienne

Lorsque même le ciel n'est pas une limite



Aperçu de tous les sujets :

4	Edito
5	Nouveau site Internet pour MAX Trailer
6	Exercice d'équilibre en toute sécurité
18	Eco1500 - Le plus fort du marché
20	Le spécialiste du transport d'équipements de levage
24	Mammoet entame une collaboration avec Cometto
30	Remorque avant-train MAX600 dotée d'une surface de chargement rabaissée
32	Prendre de nouvelles racines
34	Un véhicule automoteur d'aide au transfert

Le plus fort pour le « dernier kilomètre »



D'un chantier à l'autre



Agir au plus vite, penser à long terme

Notre monde en pleine effervescence nous confronte toujours à de nouveaux défis. Dès que l'un d'entre eux est relevé, un autre se présente. Les retards dans la livraison des matières premières sont entre-temps une thématique lourde de conséquences pour l'industrie et l'artisanat.

Les ruptures dans la chaîne logistique mondiale impactent des systèmes entiers. Les délais d'attente accrus, l'augmentation des prix d'achat de tous les composants imaginables et les faibles disponibilités sont des facteurs qui se répercutent largement sur notre planification jour pour jour. L'augmentation extrême du prix de l'acier au cours des derniers mois n'en est qu'un exemple parmi d'autres. Il s'agit là d'une situation absolument inédite. En notre qualité de fabricant, nous n'échappons pas à cette évolution. Une adaptation du niveau des prix était par conséquent inévitable.

Les demandes de véhicules Faymonville, MAX Trailer et Cometto augmentent sans cesse. Il convient toutefois de rester à tout moment vigilant lors de leur production. Leur livraison dans les conditions prévues nécessite d'agir au plus vite tout en pensant à long terme.

Jour après jour, tous nos départements veillent à ce que chaque vanne, chaque connecteur et chaque tôle rentre en temps voulu dans la chaîne de production. En outre, l'échange régulier avec nos fournisseurs et notre force nous aident à élaborer des solutions en toute rapidité. L'achat du matériel est entre-temps devenu extrêmement complexe.

Mais on sait que les nouveaux défis génèrent de nouvelles forces. Nous utilisons et exploitons systématiquement ces nouvelles forces. Car notre objectif majeur est et reste de livrer les véhicules à nos clients comme cela était prévu.

Nous nous attelons à cette tâche .... to the MAX !

Clair et convivial

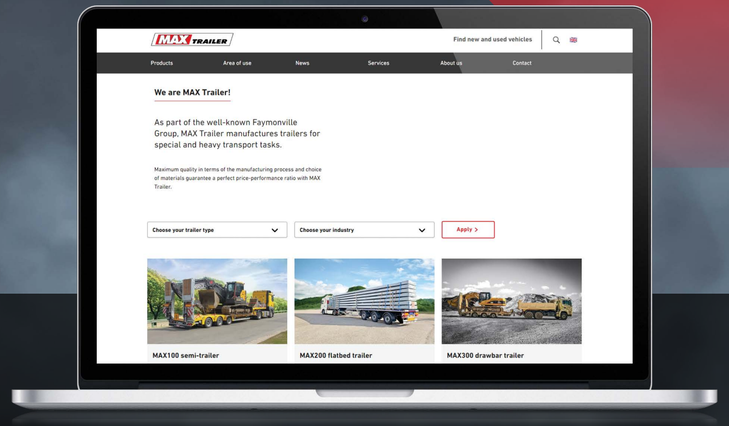
Nouveau site Internet pour MAX Trailer

Notre vitrine numérique a été entièrement remaniée.
Notre nouveau site Internet est rafraîchissant dans sa présentation et regorge de détails sur l'ensemble des produits.

Vous y trouverez également un grand choix de véhicules de stock, de nouveautés et d'informations intéressantes sur tout ce qui touche aux transports et convois exceptionnels.

Ça vaut le coup d'œil!

www.maxtrailer.eu



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Exercice d'équilibre en toute sécurité

Transports de bobines avec la société Wipfli et le CombiMAX

L'entreprise familiale suisse Wipfli est l'un des experts les plus reconnus dans le transport de bobines de câbles d'acier lourdes. Avec leur vaste système modulaire CombiMAX, ces spécialistes disposent de la flexibilité de transport nécessaire.

Cette fois-ci, c'est la société Fatzer qui a fait appel aux services de ces experts en charges lourdes. Elle a au total cinq tambours prêts à être expédiés. Ce manufacturier de câbles fabrique, à partir de fils d'acier de précision extrêmement résistants, des câbles de diamètres pouvant aller jusqu'à 135 millimètres. Ce jour-là, la société Wipfli est donc chargée de transporter 5 bobines d'un poids de 105 tonnes chacune. Elles présentent un diamètre de 3,90 mètres et une largeur de 3,20 mètres chacune.

Destination finale : la Tchétchénie

« Notre mission inclut le transport depuis Romanshorn jusqu'au port d'Auhafen de Bâle. De là, les bobines doivent ensuite être transportées par le Rhin jusqu'à Rotterdam », commente Peter Wipfli Jun., à propos du déroulement du projet. Son équipe a assemblé à cette fin un CombiMAX Faymonville, sous la forme d'une combinaison 4+7, au sein de laquelle a été intégré un plateau « à cheval ».

Cette combinaison a ainsi traversé la Suisse, avec un tracteur 10x4 en tête et un véhicule pousseur 6x4 en soutien à l'arrière. Le poids total autorisé en charge était de 186 tonnes, répartis sur une longueur totale de 42 mètres. Peter Wipfli Jun. décrit la destination finale du chargement : « Il y a sur ces tambours des câbles en acier, qui vont être installés en Tchétchénie, au sein du domaine skiable de Veduchi, pour la réalisation d'une nouvelle remontée mécanique. »

Léger et modulaire

La prochaine mission des Suisses ne va pas se faire attendre longtemps. Pour le directeur des opérations Peter Wipfli Jun., la solution de la société Faymonville est exactement le choix adéquat pour assurer l'avenir de l'entreprise. Aussi et précisément en raison du fait que la société Wipfli est dotée d'une structure claire.

« En tant que petite entreprise, nous devons toujours être en mesure de nous adapter parfaitement au chargement. Pour nous, ceci n'est possible qu'avec un véhicule modulaire tel que le CombiMAX. Le CombiMAX séduit par ses finitions de très haute qualité, sa simplicité d'utilisation et son poids propre réduit. »



Veit Wipfli, quatrième génération de la famille présente au sein de l'entreprise, lève le pouce devant le CombiMAX prêt à partir.

COMETTO VF
PROPELLED TO THE MAX

Un pont comble le vide

Une journée sur la route en compagnie de … Markus Meckelholt, opérateur de véhicule SPMT au sein de la société Autokrane Schares GmbH

D'abord faire le point en toute tranquillité. Entouré par l'obscurité qui ne se dissipe que lentement, Markus Meckelholt examine dans la lumière des phares la combinaison automotrice prête à être utilisée. « Ma plus grande mission jusqu'à présent », résume-t-il à propos de la journée à venir. Aujourd'hui, un pont de 430 tonnes doit être déplacé à Plaidt, en Rhénanie-Palatinat.

Un café pour se réveiller, un petit pain pour prendre des forces. Et pour finir, un brin de causette avec son collègue Joe Schönfeld. Aucune trace de tension chez le duo bien rodé de Schares. Et pourtant, tout autour d'eux, c'est l'effervescence. Des représentants des initiateurs du projet, la presse, la politique locale et des entreprises voisines veulent être présents pour ce moment important pour la région. Un nouveau pont ferroviaire, qui a été réalisé sur place en l'espace de six mois, doit maintenant être mis en position dans la brèche encore béante. C'est la mission de Markus Meckelholt.

Scannez le code QR et découvrez le projet en vidéo.



La nouvelle passion

Durant les jours qui ont précédés, l'équipe Schares a assemblé la combinaison « côte-à-côte », constituée au total de 24 lignes d'essieux. Se dresse dessus une structure de levage, qui a été installée là pour supporter le pont. Cela fait déjà six ans que M. Meckelholt travaille au sein de la société Schares. Jusque-là, il y travaillait dans le secteur classique des convois exceptionnels. Mais entre-temps, il s'est pris de passion pour les projets ayant recours aux véhicules automoteurs. Il est conscient des dangers de la tâche qui l'attend. « Je dois constamment compenser la légère pente avec le véhicule SPMT. D'où cette devise : rouler bien lentement et garder un œil sur tout. »

« … lundi, des trains circuleront de nouveau ici »

Concentré et avec le sang-froid nécessaire, il fait avancer la combinaison, centimètre après centimètre. Pour cela, son collègue Joe Schönfeld l'assiste d'un œil vigilant et lui donne des conseils utiles. « Le centre de gravité de la charge est assez bas et celle-ci est bien répartie », explique M. Meckelholt à propos de la situation, sur laquelle il garde à tout instant une totale maîtrise.

Les forces de freinage et d'accélération doivent faire en permanence l'objet d'une attention particulière dans les projets SPMT, car la charge transportée ne pardonne généralement aucune erreur. En outre, le planning du déplacement de ce pont est également très serré. Cela aussi, Markus Meckelholt le sait bien. « Lundi, des trains circuleront de nouveau ici. »

Un encastrement de grande précision

Le trajet d'une centaine de mètres est maintenant presque achevé. Markus Meckelholt positionne le pont au millimètre près au-dessus de sa position finale grâce au système de levage et de direction de grande précision. Là, les évidements doivent encore être dégagés avant que le pont ne soit abaissé sur les fondations en béton. Avec une capacité de charge de 60 tonnes, l'ouvrage permettra une traversée sûre pendant des décennies.

Pour Markus Meckelholt, la journée se termine, mais sa prochaine mission est déjà prévue pour très bientôt. « Actuellement, plusieurs éléments de pont sont déjà en attente d'être posés dans le cadre d'un projet situé près de Cologne. Et on a encore moins de temps. » Il pose la télécommande de son véhicule SPMT sur le côté et allume une cigarette. Surtout ne pas perdre son calme.



Markus Meckelholt pilote avec assurance son véhicule SPMT Cometto sur le chantier

La combinaison de ces 24 lignes d'essieux MSPE Cometto porte la capacité de charge utile à 960 tonnes.

Mais il y en a des choses à faire !

En Allemagne, on estime que plusieurs milliers de ponts ont besoin d'être rénovés. Les véhicules automoteurs, tels que ceux de Schares, présentent l'avantage de pouvoir se passer de travaux de grutage coûteux et de permettre une mise en place rapide des nouveaux éléments de pont. Cela fait gagner du temps et de l'argent!



D'un chantier à l'autre

Un jaune éclatant est l'une des marques de fabrique de la société belge Gebroeders Lambrecks NV basée à Hasselt. La nouvelle semi-remorque surbaissée MAX110 se distingue depuis peu dans son parc de véhicules. Ce véhicule joue un rôle clé dans le quotidien de l'entreprise familiale car il est télescopique.

Le cliquetis du véhicule à chenilles annonce déjà l'arrivée de l'excavateur. Joris Verstappen dirige la machine de 27 tonnes vers la semi-remorque surbaissée en attente. Les rampes sont déployées sur le côté et déjà abaissées. Des madriers en bois posés sur les élargisseurs permettent de former une surface de chargement plus large. L'excavateur monte les rampes doubles et les tôles et barrettes l'aident dans sa tâche. Le pilote Joris Verstappen lève le pouce - tout se passe comme prévu. Maintenant, la charge est arrimée et l'ensemble prêt à partir.

Une nouvelle flexibilité

Pour le directeur de la société, Gregory Lambrecks, l'acquisition de la nouvelle semi-remorque surbaissée MAX110 est une nouvelle étape importante pour son entreprise. « Ce n'est pas notre premier MAX Trailer », indique le jeune entrepreneur à propos du partenariat de confiance de ces dernières années.

Avec l'excavateur sur le plateau de chargement, Joris Verstappen poursuit sa route en direction de Balen. Il s'accorde un bref arrêt le long du canal Albert pour une petite photo. La destination finale est une zone résidentielle, où l'excavateur est attendu pour des travaux d'excavation. Joris Verstappen examine brièvement le terrain situé entre les maisons individuelles pour y trouver la position de déchargement adéquate. Le porte-engin surbaissé MAX110 avec essieux directionnels à commande hydraulique reste parfaitement manœuvrable même en marche arrière. Joris Verstappen conduit ainsi l'attelage en toute sécurité sur le chantier pour décharger l'excavateur à chenilles et le mettre à disposition pour ses tâches à venir.

« Nous utilisons déjà une semi-remorque surbaissée de la gamme MAX110. Mais la nouvelle est télescopique de 5 800 millimètres supplémentaires, ce qui peut nous être très utile dans nos missions quotidiennes extrêmement variées. »

Gregory Lambrecks, directeur de la société

La construction de routes et bien d'autres projets encore

Les habitants jettent un coup d'œil au spectacle. Toute l'infrastructure routière de leur bloc d'habitations est en train d'être refaite. Pour la semi-remorque MAX110, il ne s'agit là que d'une courte visite. Dès demain, en effet, la société Lambrecks repart sur un autre projet. Les machines jaunes repartent rapidement vers de nouvelles missions.

Des rampes flexibles

Les rampes doubles peuvent être totalement rétractées ou élargies hydrauliquement sur une largeur pouvant aller jusqu'à 3 000 millimètres. Quelle que soit la machine à charger, il en résulte une surface d'accès sûre et adaptée.

Scannez le code QR et découvrez le projet en vidéo.



FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Lorsque même le ciel n'est pas une limite

Mission fusée en Corée du Sud

L'exploration de l'espace est l'un des plus grands défis de l'humanité. De nombreux pays mènent des projets prestigieux pour acquérir de nouvelles connaissances sur l'univers. Outre les objectifs scientifiques, il y a aussi une raison pratique à vouloir atteindre la plus haute atmosphère. Afin de continuer à améliorer encore la communication, de nouveaux satellites plus puissants doivent être lancés très haut dans l'espace.



Après des mois de préparation, la Corée du Sud s'apprête à lancer la mission tant attendue de lancement d'une fusée spatiale à trois étages baptisée Nuri. Ce projet a été mis au point avec des technologies propres au pays. Le fabricant de cette fusée de 22 tonnes est le Korean Aerospace Research Institute (KARI). Le centre spatial Naro de Goheung, dans la province du Jeolla du Sud, va être le théâtre de cet événement d'envergure nationale.

Une étape importante pour l'industrie aéronautique et spatiale coréenne

Il s'agit là d'un projet clé pour l'industrie aéronautique et spatiale coréenne, qui fait confiance pour cela à la technologie de transport fiable de la société Faymonville. La fusée est transportée sur environ deux kilomètres entre le bâtiment de montage et la rampe de lancement, sur deux véhicules automoteurs à 5 essieux de type ModulMAX, en formation ouverte avec des chamais. « Nous sommes très fiers », explique l'équipe du partenaire de distribution Bokook, qui apporte son expertise technique au client sur place. La combinaison de véhicules présente une longueur totale de 47,5 mètres et un poids brut total de 200 tonnes, incluant la structure porteuse de la fusée. Une fois que tout est en place comme prévu, le compte à rebours peut commencer : ... 3, 2, 1 ..... Go ! Les yeux se lèvent vers le ciel, toutes les personnes impliquées sont impatientes de voir la fusée décoller.

La sécurité avant tout

La fusée Nuri est propulsée par un combustible liquide composé de kérosène et d'oxygène liquide. La colonne blanche s'éloigne de plus en plus du champ de vision des personnes présentes. Les modules de Faymonville sont l'une des pièces maîtresses de ce projet. Grâce à sa manipulation simple et sûre, même avec un chargement aussi sensible à son bord, le véhicule modulaire a encore marqué des points.

Le prochain lancement est prévu pour le mois de mai 2022 et la fusée sera une nouvelle fois transportée par des véhicules ModulMAX de Faymonville. La Corée du Sud devrait lancer cinq fusées de plus d'ici l'année 2027.



Eco1500 - Le plus fort du marché



Tout comme le Cometto Eco1000, l'Eco1500 fait lui aussi partie des véhicules modulaires automoteurs à commande électronique avec unité Powerpack intégrée. Cette nouvelle série de véhicules automoteurs est conçue pour des tâches de transport interne en entreprise et peut prendre des charges utiles pouvant aller jusqu'à 1 500 tonnes - le numéro un du marché.

Les véhicules compacts Eco1500 sont disponibles en 4 et 6 lignes d'essieux, avec une largeur de 2 990 millimètres ! Il est possible de combiner jusqu'à quatre unités avec une large gamme d'accessoires.

Puissant et maniable

Le concept global est basé sur un principe modulaire d'avant-garde et offre une configuration Connect&Drive simple. Le châssis robuste et résistant à la torsion est conçu pour prendre les charges les plus lourdes. L'utilisation de pneus également utilisés dans l'industrie de l'aviation permet de bénéficier de plus de traction.



Le système Dual-Link breveté :

Ce système de levage permet d'offrir une garde au sol maximale sur le véhicule Eco1500. Sa structure permet de disposer d'une charge utile plus élevée (+ 40 %) que sur la solution à compas et de minimiser le déplacement horizontal de la charge, tout en garantissant toujours la même pression de service au sein du système de levage (320 bar / 4 630 psi à pleine charge). Le système breveté Hydraulic Advanced System synchronise la pression de levage et la charge au sol pour le cas où différentes familles de produits seraient mélangées au sein du même convoi, et il permet le relèvement hydraulique de chaque suspension.

Saviez-vous que ...

... les séries de produits Cometto Eco1500 et MSPE EV03 sont équipées de lignes d'essieux permettant de disposer d'une charge à l'essieu de 70 tonnes ? Il s'agit là de loin de la charge la plus élevée du marché !

Cliquez ici pour accéder à la vidéo sur l'Eco1000.

Cliquez ici pour accéder à la vidéo sur l'Eco1500.



MultiMAX Plus - Le spécialiste du transport d'équipement de levage

Véhicule léger ! Grande surface de chargement ! Construction basse !

La technique mobile de levage et d'accès en hauteur est mise en œuvre avec rapidité et flexibilité pour la manutention de matériaux ou le transport de personnes. La série de semi-remorques surbaissées MultiMAX Plus de Faymonville constitue la solution de transport optimale pour ces projets

La MultiMAX Plus se distingue par sa construction optimisée en termes de poids à vide avec une capacité de charge ponctuelle élevée et constante. Avec sa construction de poutre extérieure, le véhicule offre à l'utilisateur une surface de chargement de longueur maximum avec table élévatrice hydraulique pour l'accès au col de cygne. Un treuil peut être monté devant ou sur le col de cygne. Différentes variantes de parois avants offrent un espace de rangement généreux pour le matériel d'arrimage.

La MultiMAX Plus à 3 essieux est disponible avec des essieux directionnels et des essieux autovireurs. Le véhicule présente une faible hauteur de chargement malgré les caillebotis sur toute la surface, ce qui constitue un avantage majeur pour des machines de grande hauteur.





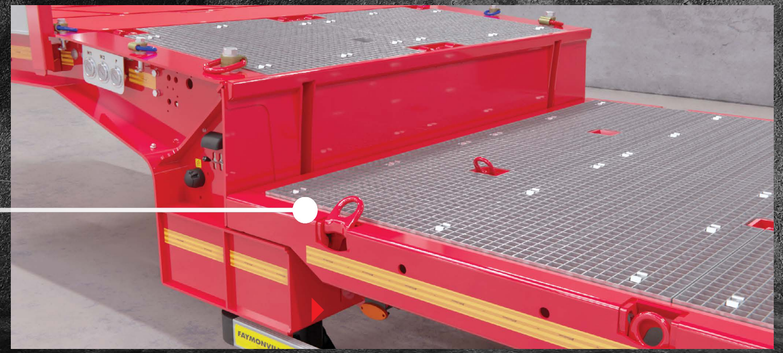


Angle d'accès plat, nombreux points d'arrimage

L'angle d'accès extrêmement plat au niveau des rampes et du col de cygne ainsi que le chanfrein arrière optimisé garantissent le chargement aisé de machines à faible garde au sol. La surface de chargement est disponible avec une extension de 3 000 mm afin d'optimiser la répartition de charge.

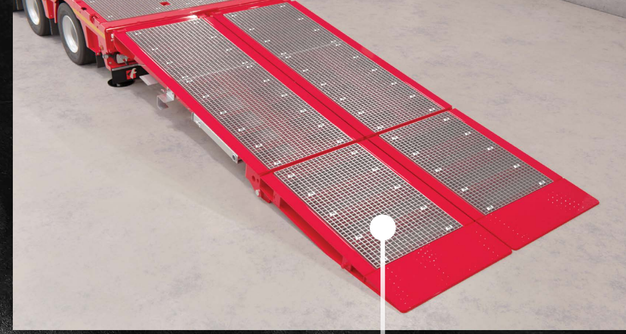
Les 44 anneaux d'arrimage et 28 points d'arrimage répartis sur le plateau de chargement et les quelque 30 points d'arrimage sur le col de cygne garantissent une sécurité optimale du chargement.





Découvrez d'autres détails.





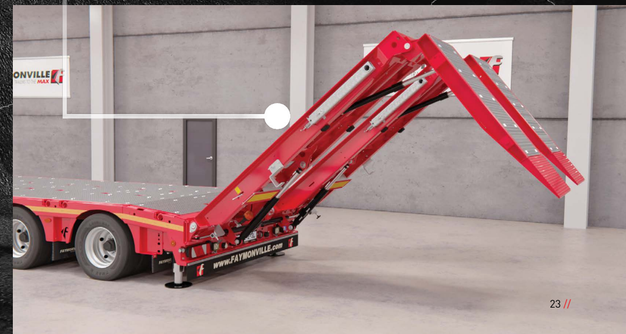
Rampes puissantes

Les rampes doubles de 900 mm de large - également dotées d'un recouvrement en caillebotis - incluent des supports pour chargement à quai d'une capacité de charge de 18 tonnes. La commande hydraulique des extrémités des rampes permet d'ouvrir celles-ci tout en ménageant le matériel. L'écartement hydraulique des rampes permet de créer les conditions optimales de chargement pour chaque machine.

Option

Rampes doubles fixes en largeur de base de 1 250 mm.





Mammoet entame une collaboration avec Cometto







Mammoet, leader mondial du marché, utilise désormais également le véhicule SPMT Cometto comme nouveau type et nouvelle marque au sein de sa flotte de véhicules modulaires automoteurs. Une première intervention a lieu au Royaume-Uni avec 84 lignes d'essieux pour le transport de plates-formes d'un poids compris entre 1 850 et 2 300 tonnes. La nouvelle collaboration entre Cometto et Mammoet se traduit par une association fructueuse de deux partenaires, qui réunissent des compétences de pointe dans le domaine des transports et convois exceptionnels.

84 lignes d'essieux en action

Après une formation approfondie sur leur nouveau véhicule SPMT, les collaborateurs de Mammoet effectuent leur première mission au Royaume-Uni avec le transport d'une fondation tripode. Cet élément volumineux mesure 90 mètres de haut et pèse 2 035 tonnes.

L'équipe Mammoet transporte le chargement sur 84 lignes d'essieux MSPE Cometto, doté d'une charge utile de 48 tonnes par ligne d'essieux et de trois unités Powerpack d'une puissance de 368 kW chacune. La combinaison automotrice est assemblée en formation ouverte et composée de trois trains de véhicules MSPE. Une configuration « side by side » avec 28 lignes d'essieux est disposée sous chaque pied du tripode. Pour mener à bien cette mission exigeante de manière sûre et efficace, Mammoet mise sur les véhicules spéciaux de Cometto.

L'alimentation en énergie du futur

La fondation tripode fait partie d'un projet éolien offshore dénommé Seagreen OWF, une coentreprise entre TotalEnergies et SSE Renewables. Le parc éolien sera composé de 140 turbines et sera situé à 27 kilomètres au large de l'Angus, en mer du Nord.

Dans le futur, le projet fournira à l'Écosse de l'électricité provenant de cet impressionnant parc éolien. La durée de ce projet pour le spécialiste des charges lourdes Mammoet est d'au moins douze mois.

« Nous sommes très fiers de pouvoir fournir nos véhicules automoteurs à une entreprise telle que Mammoet »

Joachim Kolb - Sales Manager chez Cometto

Les experts font confiance aux experts

Scannez pour voir des images spectaculaires



Remorque avant-train MAX600 dotée d'une surface de chargement rabaissée

Nouveau!

Son ancrage profond dans le marché du transport permet à MAX Trailer d'orienter ses nouveaux produits exactement là où se trouve la demande. La série MAX600 a été enrichie d'une nouvelle variante avec le plateau de chargement rabaissé.

Le MAX600 doit impérativement être présent sur tous les chantiers ! La remorque permet de transporter facilement les excavateurs et les chargeuses sur pneus. Mario Faymonville, responsable produits, décrit l'un des avantages de ce véhicule : « La version avec plateau de chargement rabaissé désormais disponible permet d'optimiser la hauteur totale et d'offrir de nouvelles possibilités dans ce domaine. » Par ailleurs, une large et profonde fosse pour bras de pelle est également intégrée en option dans le MAX600. Cela permet de gagner encore quelques centimètres supplémentaires importants pour la traversée de passages souterrains.



Le professionnel sur tous les chantiers

« Le plateau de chargement rabaissé peut être choisi sur la version à 3 ou à 4 essieux. Une charge à l'essieu de 12 tonnes offre en outre une plus grande marge de manœuvre dans de nombreux pays », relève également Mario Faymonville à propos des nombreuses autres caractéristiques du véhicule. Des rampes simples ou doubles déplaçables et performantes permettent d'avoir un chargement aisé et rapide. Pour obtenir une position de chargement optimale, l'opérateur peut lever et abaisser la partie arrière à l'aide de la suspension pneumatique.

La grande caisse à outils à l'avant du véhicule et la zone située sous la surface de chargement permettent d'offrir un espace de rangement suffisant. À cela s'ajoutent des élargisseurs, des pochettes pour ranchers dans le châssis extérieur, de nombreux points d'arrimage, une surface antidérapante peinte et d'autres options encore, qui permettent à la version du MAX600 avec plateau de chargement rabaissé de se présenter avec un niveau de performances maximal.

Une qualité premium offrant un sentiment de sécurité

Comme toujours avec MAX Trailer, l'utilisation résolue de pièces identiques garantit aussi ici la qualité premium bien connue. Le client a l'avantage de bénéficier de faibles frais d'exploitation, ainsi que d'un sentiment de sécurité que lui procure un véhicule fiable de qualité.

- Pour une hauteur de chargement optimisée
- Disponible pour la version à 3 ou à 4 essieux
- Avec large et profonde fosse pour bras de pelle en option





Prendre de nouveau racine

Un marronnier de plus de 70 ans doit faire place à soixante nouvelles unités d'habitation à Alphen aan den Rijn, aux Pays-Bas. Pas en subissant les assauts d'une tronçonneuse, mais en étant déplacé vers un nouveau site.

Les riverains sont quelque peu étonnés de voir ainsi l'arbre géant sortir de son trou au petit matin. Le grutier doit faire preuve de beaucoup de doigté lors de son extraction. Les racines sont enveloppées dans un sac de toile pour les protéger du dessèchement. Le marronnier blanc de quelque 40 tonnes est déposé sur le véhicule modulaire de la société Kraanbedrijf Nederhoff b.v. Sjoerd Nederhoff décrit les défis d'un tel projet : « Franchir des trottoirs, éviter des lampadaires tout en gardant l'ensemble en équilibre nécessite de disposer d'une solution de transport stable et compacte, dont le maniement soit intuitif. Le module à 6 essieux de Faymonville est idéal pour une telle tâche. »

Troisième site pour le marronnier

La rue Prins Bernardlaan, d'habitude si animée, semble comme figée. De nombreux badauds s'arrêtent et sortent leur téléphone portable. Il est rare de pouvoir prendre une telle photo. Pendant ce temps, les experts de Nederhoff sécurisent leur chargement inhabituel.

Le promoteur immobilier Bogor attache une grande importance à la durabilité. C'est la raison pour laquelle l'abattage du marronnier, avec une couronne de quatorze mètres de diamètre, n'a jamais été une option. Lors de recherches préalables, il a été établi que cet arbre avait déjà été transplanté une première fois dans le passé.

Des essieux pendulaires assurent la stabilité directionnelle

Après environ une heure et demie, le marronnier est arrivé à son nouvel emplacement, dans la rue Anna van Burenlaan, située à environ 115 mètres à vol d'oiseau. L'équipe Nederhoff manœuvre en toute sécurité le véhicule modulaire de type ModulMAX Faymonville à l'endroit prévu. Grâce aux essieux pendulaires, la combinaison est toujours restée dans une position de conduite sûre. La grue est déjà prête à décharger. Le marronnier doit de nouveau prendre racine à cet endroit. Pour la troisième et, espérons-le, pour la dernière fois.

16 lignes d'essieux chez Nederhoff

Pour ses transports et convois exceptionnels, la société Kraanbedrijf Nederhoff b.v fait confiance aux 16 nouvelles lignes d'essieux équipant la série de modules ModulMAX de Faymonville. Les véhicules à commande mécanique avec dispositif de traction sont équipés d'essieux pendulaires avec pneus jumelés de 17,5" et ont une largeur de base de 3 000 mm.



COMETTO
PROPELLED TO THE MAX

Un véhicule automoteur d'aide au transfert

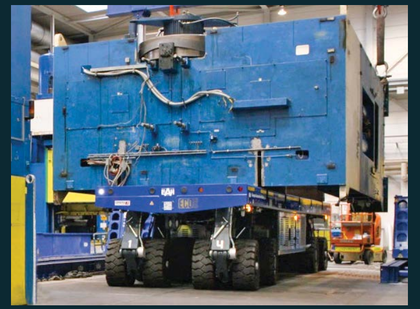
Manœuvrer des charges lourdes et compactes dans des zones de halls étroites est l'un des points forts des véhicules automoteurs. Un Eco1000 à 4 essieux avec unité Powerpack intégrée sous la surface de chargement se charge avec brio du transport d'une presse de 120 tonnes.

La cargaison, que la société EAH doit transporter à l'intérieur du hall de l'usine d'un sous-traitant de constructeurs de véhicules, se présente comme un bloc imposant. « Le trajet particulièrement tortueux à l'intérieur du hall constitue un défi particulier. Et les passages sont étroits ; c'est pourquoi un œil affuté et une main sûre sont nécessaires pour piloter l'Eco1000 », indique le directeur produits Alessandro Giordano, qui connaît le profil exigé de l'équipe EAH pour mener à bien cette mission.

Une course de 700 mm pour soulever la charge

Le travail préparatoire a été effectué, la presse est suspendue à un dispositif de levage. L'Eco1000 prend position, pas à pas, sous la charge. Puis, le module s'élève avec une course maximale de 700 millimètres et soulève la presse. La charge utile maximale de la version à 4 essieux moteurs est de 174 tonnes.

Étant donné que l'unité Powerpack est intégrée sous la surface de chargement de 8 800 mm de longueur, ce type de véhicule automoteur offre à EAH plus de surface pour accueillir le chargement. « Et, dans le même temps, l'Eco1000 reste compact et donc très maniable », indique Alessandro Giordano, qui explique que cette caractéristique est particulièrement importante pour cette mission. « L'angle de braquage de +135° / -135° et la commande électronique, qui permet de maîtriser même les passages les plus délicats, y contribuent également. Dès le début du transport, il a fallu partir en diagonale. »



Sortie de l'usine avec une grande précision

L'Eco1000, large de seulement 2 430 mm, se faufile, pas à pas, avec ses 120 tonnes sur le dos, jusqu'à la sortie du hall. Une fois à l'extérieur, la presse poursuit sa route vers son lieu de mise au rebut définitif.
Europe Automotive Holding a.s. est leader dans les domaines du montage industriel, du déménagement et du transfert de machines, ainsi que de l'installation de systèmes de distribution électrique et technologique.

Lien vers la vidéo de la mission !

Saviez-vous que ...

... le véhicule automoteur Eco1000 est disponible avec trois technologies Powerpack différentes ? Diesel, hybride et électrique ! Cometto est le seul fabricant à offrir ces possibilités.

FAYMONVILLE
TRAILERS TO THE MAX

Adaptateur pour pale d'éolienne

Nouveau !

L'industrie éolienne joue un rôle clé dans le développement des énergies renouvelables. Les éoliennes sont de plus en plus puissantes et utilisent des pales de plus en plus grandes. Leur transport réserve un grand nombre de défis à relever.

La nouvelle combinaison de dollys suiveurs de la société Faymonville permet de transporter des pales de rotors d'une longueur allant de 80 à 120 mètres, voire plus encore, avec une manœuvrabilité maximale.

Une plus grande manœuvrabilité

Pour le transport de pales d'éoliennes, une combinaison d'auto-suiveurs permet d'augmenter considérablement la manœuvrabilité par rapport à des véhicules télescopiques. L'adaptateur pour pale d'éolienne de la société Faymonville, doté d'une capacité de levage de 30 tonnes, inégalée à ce jour, est déjà conçu aujourd'hui pour supporter les poids des pales de demain. Un dispositif de levage puissant aide à franchir les obstacles pendant le transport.

Une interface conçue pour être universelle

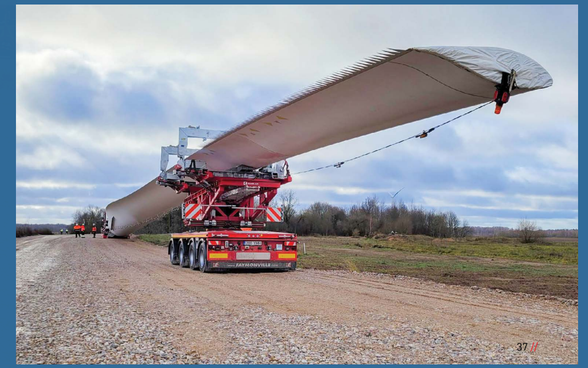
Chaque fabricant de pales utilise ses propres supports de transport. Dans certains cas, leurs dimensions et leurs points de raccordement diffèrent sensiblement. Faymonville propose là une solution flexible avec une interface conçue pour être universelle.

Le dispositif de transport de la société Faymonville peut être couplé aisément et rapidement au tracteur au moyen de 4 boulons. La nouvelle combinaison de dollys suiveurs avec dispositif de transport de pales d'éoliennes est disponible pour les séries de produits FlexMAX, ModulMAX et CombiMAX de Faymonville.

Cliquez ici pour accéder à la galerie complète.

Caractéristiques exceptionnelles de l'adaptateur pour pale d'éolienne

- Une capacité de levage de 30 tonnes - la plus élevée du marché !
- Un dispositif de levage puissant
- 1 structure de base universelle
- Mécaniquement extensible pour être utilisé avec un dolly



Le nouveau BladeMAX1000 !

Le plus fort pour le « dernier kilomètre »

L'énergie éolienne joue un rôle clé dans le cadre de la transition énergétique tant débattue. Afin d'utiliser de façon plus efficace la surface au sol occupée par les éoliennes, la tendance est à l'augmentation continue de la taille des pales de rotor. Le nouvel adaptateur pour pale d'éolienne BladeMAX1000 est de loin le plus performant de son genre sur le marché.

Le « dernier kilomètre » vers les chantiers d'éoliennes présente souvent un profil très exigeant. Les rayons extrêmement serrés des virages rendent impossible tout acheminement des pales d'éoliennes jusqu'au lieu de leur montage final au moyen d'équipements de transport traditionnels.

Sur les véhicules automoteurs comme sur les modules

« Avec une capacité de charge de 1 000 mT, le système BladeMAX1000 entre dans une nouvelle dimension. Cet élément est destiné au transport de pales d'éoliennes mesurant plus de 75 mètres de longueur », explique Alessandro Giordano, responsable du produit. L'adaptateur peut être monté aussi bien sur un véhicule automoteur SPMT que sur des lignes d'essieux modulaires.

Le système breveté de contrôle de la stabilité garantit une stabilité absolue lors de la manipulation. En cas de déplacement du centre de gravité des pales, l'électronique, l'hydraulique et la visualisation interagissent de manière optimale, ce qui augmente encore la sécurité lors de la manipulation de cette cargaison sensible. Selon la pale, celle-ci peut être pivotée jusqu'à 20°.

Avec le système BladeMAX1000, il est possible de transporter de gigantesques pales d'éoliennes efficacement et en toute sécurité, même au sein de zones boisées ou bâties, dans des contrées très sinueuses ou en montagne.

Fournisseur complet pour l'industrie éolienne

En plus de son dispositif de levage de pales, le groupe Faymonville offre également une solution à tous les autres défis rencontrés par l'industrie éolienne. Les adaptateurs pour pales avec dollys suiveurs destinés aux pales de rotor de très grande longueur en font partie, tout comme les plateaux extensibles adaptées au transport sur de longues distances de pales XXL. Les semi-remorques extra-surbaissées sont en général très prisés pour assurer le transport des moyeux, des nacelles et des segments de tour jusque sur le site de l'éolienne. Un adaptateur pour mât d'éolienne est utilisé pour transporter des segments de mâts avec une hauteur optimisée. Dans le cadre de la construction d'éoliennes, les semi-remorques surbaissées sont de véritables géants des charges utiles!

www.faymonville.group

8, Duarrefstrooss
L-9990 WEISWAMPACH
LUXEMBOURG

Tel. +352 26 90 04 155

info@faymonville.group

652129 - 01/2022

EDITOR: Alain Faymonville/ PHOTOS: Benoît Mahaux, Ann-Sophie Lindström, Achim Nelles, Faymonville customer photos